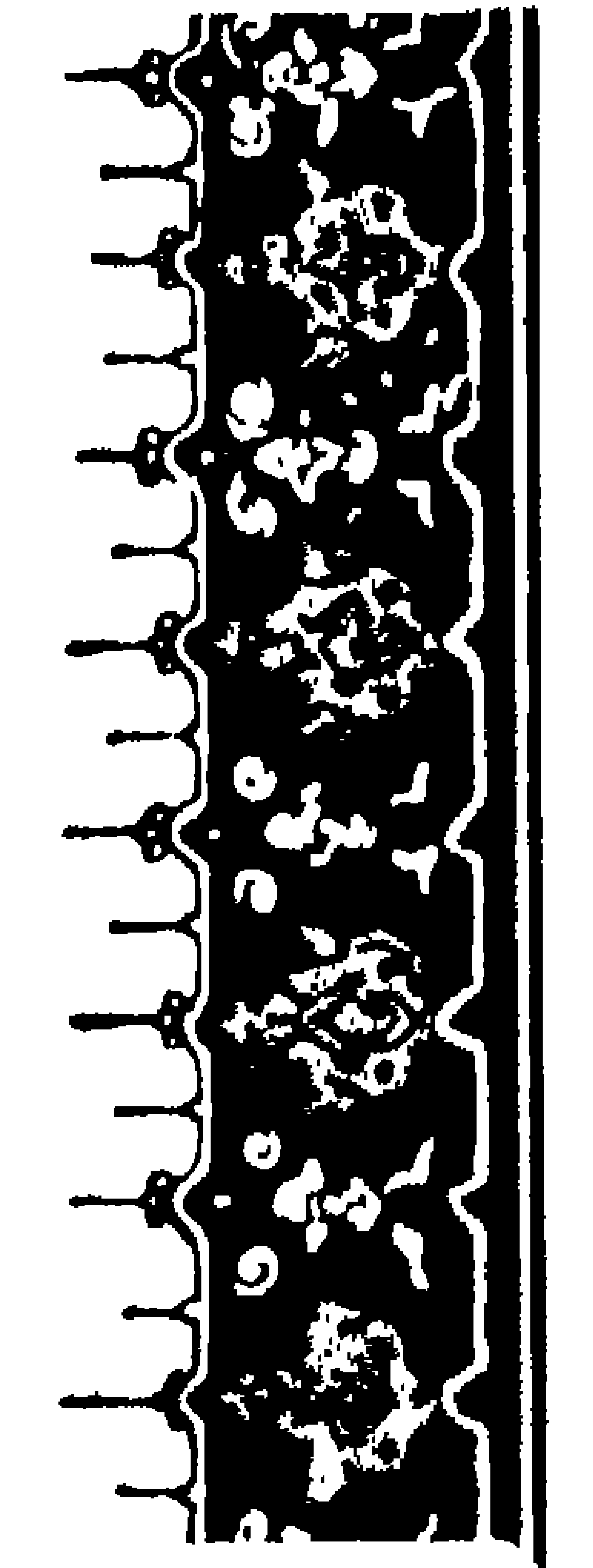




سلطنة عُمان
وزارة التراث القومى والثقافة

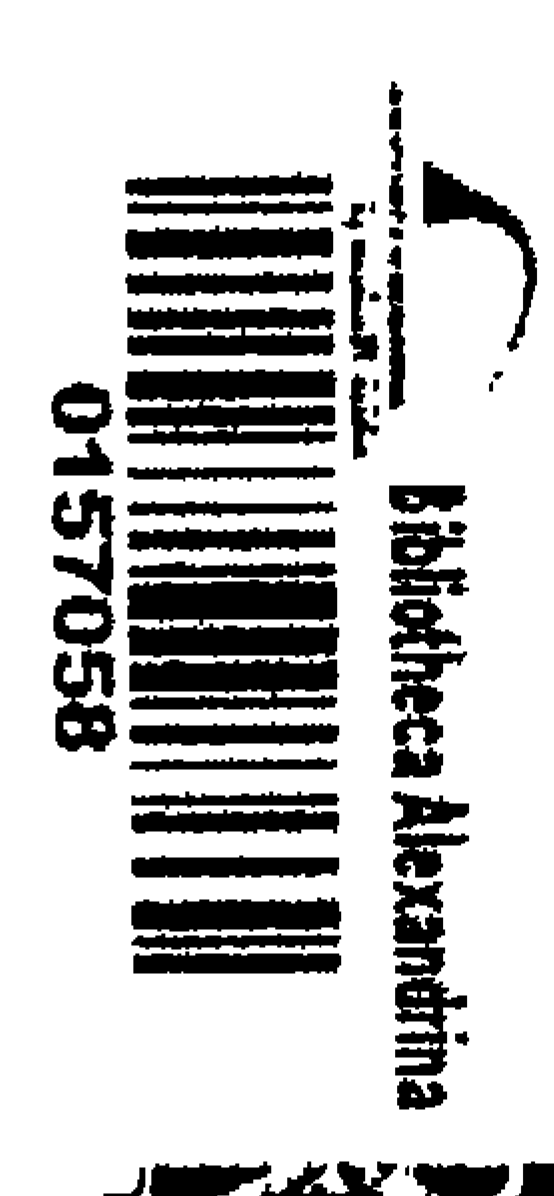


تراثنا

في أعقاب السّندباد



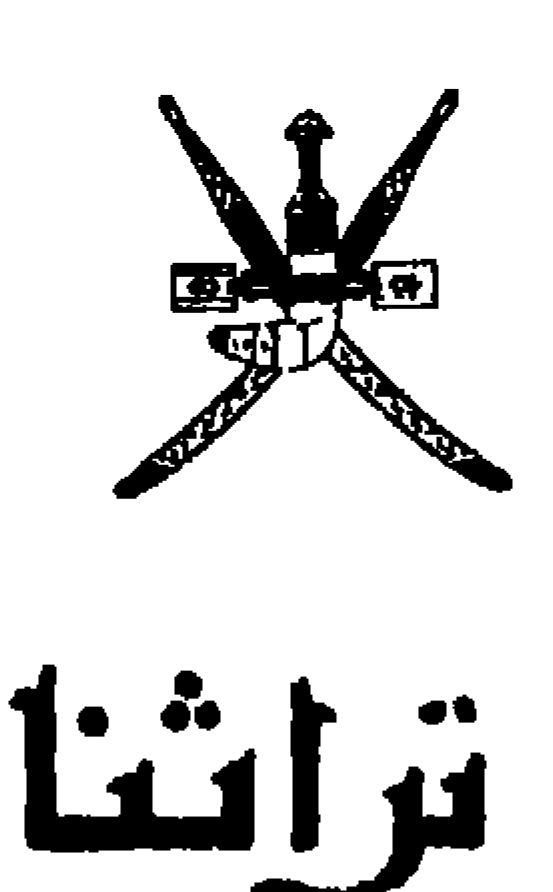
بقلم . تيم سيفيرين

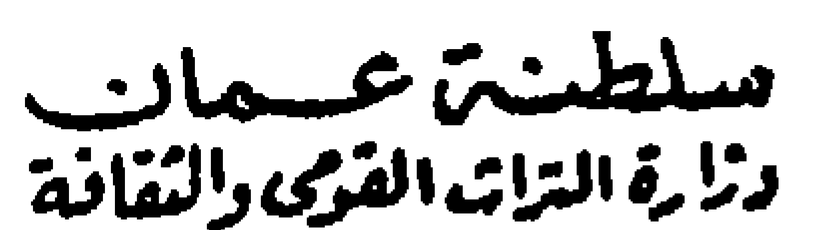


العدد الخامس والثلاثون

الطبعة الثالثة
١٤١٥هـ - ١٩٩٤م







تراثنا

فى أعقاب السندباد

بقلم: تيم سيفيرين

العدد الخامس والثلاثون

الطبعة الثالثة
١٤١٥هـ - ١٩٩٤م

مقدمـــــة

فى الثالث والعشرين من نوفمبر سنة ١٩٨٠ م وبمناسبة الذكرى العاشرة المجيدة لاحتفالات سلطنة عمان بعيدها الوطنى أبحرت سفينة صحار من ميناء مسقط الى ميناء كانتون بجمهورية الصين الشعبية • وقاد السفينة بنجاح الرحالة البريطانى تيم سيفيرين ومجموعة من الملاحين العمانيين وعلماء لدراسة الكائنات البحـرية •

ومما لاشك فيه أن سفينة صحار بنيت على النفقة الخاصة لحضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم حفظه الله ، ورعت هذا العمل منذ البداية وزارة التراث القومى والثقافة ــ التى سخرت الكثير من وقتها وجهدها لانجاح مشروع الرحـلة •

وفى الحقيقة ان السفينة صـحار بنيت فى مدينة صحار بالمنطقة الشرقية من البلاد ، وذلك بالطرق التقليدية التى كان يمارسها العمانيون منذ أقدم الأزمنة حيث بنيت بألواح من الخشب العينى القوى والمشدود بحبال جوز الهند دون استخدام

للمسامير الحديدية ، وقد طليت السفينة من الخارج بمزيج من الجير والصمغ الشجرى ، ومن الداخل بزيت نباتى •

ويبلغ طول السفينة ٨٧ قدما وبها شراعان كبيران وشراع ثالث فى مقدمتها وسارية رئيسية طولها ٧٥ قدما . أما وزن السفينة فهو طن واحد ، واستغرق بناؤها ١٦٥ يوما •

وعقب ابحارها فى ١٩٨٠/١١/٢٣ م مرت سفينة صحار بشواطىء الهند وسيرلانكا واندونيسيا وماليزيا والصين حتى وصولها الى كانتون فى ١٩٨١/٧/١٠ م حيث استغرقت الرحلة سبعة أشهر ونصف وقطعت ٦٠٠٠ ميل بحرى •

وبعد وصول السفينة مباشرة أقيم احتفال رسمى وشعبى كبير فى مدينة كانتون حضره سمو السيد فيصل بن على السعيد وزير التراث القومى والثقافة ، وسعادة الشيخ مستهيل بن أحمد المعشينى وكيل وزارة شئون الديوان السلطانى وعدد آخر من أعضاء الوفد العمانى • كما حضره عن الجانب الصينى محافظ مدينة كانتون ووزير العلاقات الثقافية الصينى وعدد آخر من المسئولين الصينيين وجموع غفيرة من أبنـــاء الشعب الصينى •

ولاشك أن رحلة سفينة صحار كانت رحلة تاريخية هامة أعادت لعمان ما كان لها من دور حضارى رائد فى ميدان الملاحة البحرية والتجارة الدولية التى اشتهرت بها منذ القدم ، ويذكر تيم سيفيرين هذه الحقيقة بقوله « أننا قد أنجزنا ما عقدنا العزم على انجازه واقتفينا أثر قصص السندباد وقطعنا ربع المسافة حول العالم •• كل ذلك جعل رحلة السندباد العمانى واقعا حقيقيا » •

وزير التراث القومى والثقافة

فى أعقـــاب السندباد

بقلم : تيم سيفيرين

هبت العاصفة عند الغسق ــ وكانت فجائية وقاسية كصفعة قوية من راحة يد • وكانت السفينة تتأرجح تحت وطأة الضربة ، وتتمايل بفعل شدة الرياح . وقد هاج البحر وارتفعت الأمواج العاتية وأخذت ترتطم بالسفينة وتجتاح مياهها ظهرها . وقد حدث هرج ومرج فى أسفل السفينة لأن كل شىء غير ثابت كان يرتطم ببعضه البعض . وكان الرجال النائمون على أسرتهم قد سقطوا من فوقها ، أما الرجال الذين كانوا على ظهر السفينة فقد تشبثوا بالحبال خوفا من أن تقذفهم الأمواج الى البحر •

ومن وسط العاصفة العاتية السوداء كانت ومضات البرق الذى يخطف الأبصار تنطلق ثم يعقبها دوى فوق رؤوسنا مثل الصواعق • وعندما أمعنت النظر أمامى مستعرضا ظهر السفينة كله ، كانت كل ومضة من وميض البرق تجمد وجوه بحارتى بأذرعهم المرهقة والأيدى المتشبثة بالحبال والأرجل الضاغطة على حافة السفينة •

وراحت أشكال متوترة بالمحيطات تندفع كالجن فوق ظهر السفينة ، وتصرخ لا خوفا ، وانما فى فرح وابتهاج ، فهم رجال قد شعروا بنشوة ازاء الخطر الكامن فى البحر ، وراحت الأيدى المجربة تعالج الأشرعة فى حين أن أيد أخرى أخذت تعمل فى تثبيت السوارى ، وفى وسط ارتطام الأمواج المندفعة وأزيز الأمطار على ظهر السفينة ، اعتدلت السفينة وبدأت تسير قدما مثل بهلوان مدرب حينما استرد ساقيه بعد أن كاد قاب قوسين أو أدنى من الكارثة •

وبعد ساعة أخذت العاصفة تهدأ رويدا رويدا واتخذت السفينة مجراها العادى تحت نجوم السماء وظلمة الليل ، وقد انتشرت فوق رأس الأشرعة المثلثة الشكل ، ومبطنة بقماش قرمزى اللون وعلى كل واحدة منهـا ظهر سيفان متعانقان مطرزان وخنجر معلق •

وكان هناك قنديل معلق فى وسط السفينة حيث تجمـع البحارة الذين لم تكن عندهم وردية المراقبة للراحة بعـد العاصفة ، وكانوا يبدون كالقراصنة • وكان عدد قليل منهم يرتدون السراويل القصيرة . ولكن معظمهم كانوا يفضلون المآزر التى تغطى نصف أبدانهم • وكان لون بشرتهم يتراوح بين

الأبانوس وبين اللون القرمزى الذى اكتســـبته بشرتهم من الشمس ، وكان بعضهم يتكلم بالانجليزية والآخر بالعربية • كان المشهد فى الواقع يشبه مشاهد ألوان التسلية من ليالى ألف ليلة وليلة ، تلك المجموعة من قصص المخاطرات والحب التى أبهجت نفوس المستمعين قرونا طويلة ، وتتضمن هذه القصص رحلات سندباد • وصفوة القول ، كانت السفينة التى نبحر على ظهرها تشبه سفينة سندباد •

لقد بدأت فترة رحلتنا قبل ذلك بثلاثة أعوام فى اطار قصة تشمل بحارا خرافيا • فى عامى ١٩٧٦ — ١٩٧٧ ، أبحرت مع مجموعة من البحارة قوامها أربعة أفراد فى قارب طوله ٣٦ قدما مصنوع من الخشب والجلد ، من ايرلندا عبر شمال الأطلنطى لاقامة الدليل على امكانية خرافة سان برندان (*) • تقول الروايات القديمة أنه حدث فى القرن السادس بعد الميلاد أن أبحر قسيس يدعى برندان مع بحارة من القساوسة ، ووصل الى « الأرض الموعودة للقديسيين » — ويحتمل أن تكون أمريكا الشـــمالية •

(*) ظهرت رواية المؤلف فى عدد ديسمبر ١٩٧٧ للمجـــلة الجغرافية الوطنية . وسيصدر كتابه الذى يصف فيه آخر رحلة له ، « أى رحلة السندباد » فى خريف هذا العام وستتولى نشره دار ج ، ب . بوتنام وأولاده ، فى نيويورك .

ومع أنه ليس هناك ثمة دليل ملموس على تلك الرحلة .
الا أن نجاح عبورنا الأطلنطى فى قارب مثل القارب الايرلندى
الذى استخدم فى زمنه قد أثبت أن قصة برندان يمكن أن يكون
لهـا أساس من الحقيقة .

وهى كذلك ، فى نظرى ، بالنسبة للسندباد ــ أو سندباد
البحر . أن رحلاته السبع التى ورد ذكرها فى « ألف ليلة وليلة »
مبنية على رحلات حقيقية قام بها بحارة حقيقيون .

اننا نعرف أن البحارة العرب كانوا يستكشفون الطــرق
البحرية الى أقصى الشرق من حدود بلادهم بعد أن قيل أن
سان برندان اجتاز الأطلنطى . إن الأراضى والشعوب التى
واجهها السندباد لها مثيلات محيرة مع الأراضى الحقيقية التى
وصفها الجغرافيون العرب الأوائل .

وكلما أوغلت فى قصة السندباد ، كلما ازددت ريبة فى أنه
ليس بطلا روائيا لقصص الأطفال ، وانما هو شخصية حقيقية ،
ومثل من قباطنة البحر والتجار العرب الذين وصلوا الى أقصى
حدود العالم المعروف فى العصر الذهبى للشراع العربى فيما
بين القرنين الثامن والحادى عشر .

وهكذا ، قررت ، كما حدث مع سان برندان ، أن أعيد رحلات السندباد وأبنى سفينة تجارية عربية على غرار السفن التى كانت سائدة فى عهده وأبحر بها على طول الطريق الذى كان يعتبر الانجاز الرائع للملاحة العربية — رحلة الستة آلاف ميل الى موانىء الصين وآمل فى أن تكون هذه التجربة التى تعتبر خطوة الى ألف عام من الماضى عاملا مساعدا لنا لكى نفهم كيف كان العرب الأوائل يبنون سفنهم ويبحرون بها • وكيف كانت ملاحتهم وكيف بدأت مخاطرات السندباد ورحلاته •

إن مهمة من هذا القبيل أكثر تحديا من بناء السفينة برندان الصغيرة من الجلد والخشب • فهى تعنى البحث والتصميم وبناء سفينة عربية يعود تاريخها الى العصر الوسيط : وهى تعنى كذلك ايجاد بحارة وتدريبهم للابحار فى مثل هذه السفينة وجمع المؤن والمهمات اللازمة للرحلة ، وكل ذلك استغرق جزءا كبيرا من العام •

كيف كانت تبدو سفينة عربية من العصر الوسيط ؟ :

لم يكن صانعو السفن العربية يستخدمون رسومات أو تصميمات حينما يبنون سفينة ، وانما كانوا يعتمدون على العين ،

وهم ربما كانوا يفعلون ذلك على الدوام • وهكذا فان الرسومات العربية الأولى عن السفن ليس سوى رسومات ذات أنمـاط سامية لا تعطى احساسا بالتصميم العملى • على أننى عثرت فى خريطة برتغالية عن المحيط الهندى يعود تاريخها الى عام ١٥٢١ . صورا لشراع عربى قديم . وهى تتفق مع التفاصيل التى استطعت جمعها من النصوص العربية الأولى عن الحجم والقدرة والسرعة والانشاء •

ويمكن للشراع أن يخاط لا يثبت بالمسامير ، وكان ذلك أمرا بالغ الأهميـة فاذا أريد أن تكون الصـورة التى وضعتهـا عن الشراع صحيحة . فانه يمكن تثبيتـه بالحبـال بدلا من المسامير • وقد يبدو ذلك أمرا غريبا • ومع ذلك فان الرحالة القدماء ، بما فيهم ماركو بوللو ، قد لاحظوا أن السفن العربية قد لصقت أجزاؤها بحبال مصنوعة من ألياف جوز الهند • وقيل انه لم يكن العرب يستخدمون المسامير فى سفنهم لأن هنـاك مغناطيسا هائلا فى قاع البحر يجذب جميع الأجزاء الحديدية من السفن العابرة •

وسعيا منى وراء بيانات أخرى عن السفن العربية التقليدية : قمت بزيارة سلطنة عمان • وهذه السلطنة التى تقع عند مدخل

الخليج الفارسى لهـا تراث بحـرى رائع • ولقد تكرر ذكر « سفن عمان » فى النصوص القديمة •

ومن الأهمية بمكان ذلك أن عمان احتفظت بتقليد لم ينقطع وهو بناء السفن العربية حتى عام ١٩٧٠ •

كانت عمان فى الواقع بلدا « مغلقا » ويعيش شعبها اليوم كما كان يعيش منذ فجر الاسلام • ولكن بعد أن تبوأ سلطانها الشاب المقتدر قابوس بن سعيد العرش بدأت البلاد على الفور فى الظهور والانضمام الى العالم الحديث (*) •

لقد أتاحت لى شواطىء عمان وموانيها معرفة أمثلة مفيدة عن السفن العربية التقليدية وأساليب بناء السفن ، ولكن فوق ذلك كله ، قدم لى العمانيون صداقتهم و الاصغاء المتعاطف لمشروعى • ولقد رحب بى فى مسقط سمو السيد فيصل بن على السعيد . وزير التراث القومى والثقافة • وبناء على دعوة الوزير ، عرضت فيلما عن رحلة برندان وشرحت مشروع السندباد •

(*) انظر « عمان ، حارسة الخليج » بقلم توماس ج . ابركروجبى فى عدد سبتمبر ١٩٨١ من مجلة الجغرافيا .

وبعد ذلك بأسبوعين بعث لى سمو السيد فيصل بكلمة مؤداها أن السلطان نفسه قد أقر المشروع وأن وزارة التراث القومى والثقافة سترعاه •

ولمــا كنت غير واثق مما تعنيه كلمة « الرعاية » فقد وجدت نفسى بعد ذلك فى مكتب الوزير للمرة الثانية وقد أبلغنى بأسلوب غاية فى الرشاقة والكياسة أن عمان ستتحمل جميع تكاليف المشروع على نفقة السلطان الخاصة ــ السفينة والبحارة والرحلة والتكاليف الأخرى نيابة عن شعب عمان والعالم العربى • وقد أصبت بدهشة بالغة ، وبدا لى أن ليالى ألف ليلة وليلة مازالت موجودة ، على الأقل فى عمان •

وفى السنة التالية كانت مازالت هناك بقية من ترحال وبحث ومفاوضات واتفاقيات وتأخر وحدوث نكسات وكانت كلها مقرونة بتقدم تدريجى •

ومن الطلبات القليلة التى تقدم بها السيد فيصل أن تبدأ رحلتنا بحلول ٢٣ نوفمبر ١٩٨٠ أثناء الاحتفال بالذكرى العاشرة لحكم السلطان قابوس • وقد أعطانى ذلك الموعد مهلة أقل من

١٥ شهرا لتصميم السفينة والحصول على المواد وبنائها وجمع البحارة والمؤن ورسم الطريق والتماس تصريح من الحكومات التى تقع بلدانها على طول طريق الرحلة ، بما فيها جمهورية الصين الشعبية .

وكخطوة أولى ، اخترت مكانا لبناء السفينة . وكان ذلك المكان يبدو فأل خير للمشروع . وهذا المكان هو بلدة صور الساحلية عند أقصى نقطة فى شرق عمان ، وفى هذا المكان ظل بناة السفن العرب قرونا طويلة يبنون السفن التجارية العمانية التى كانت تجوب البحار من زنجبار فى الجنوب الى الهند وسرى لانكا (سيلان) فى الشرق طلبا لخشب البناء والبهارات والعـاج .

وقد عمل كولين مودى ، وهو مهندس بحرى بريطانى الذى وضع رسومات هامة لبرندان ، نفس الشىء بالنسبة لسفينة عربية يعود تاريخها الى العصر الوسيط . ولمـا كان يعمل حسب البيانات التى استطعت أن أزوده بها ، فقد استوعب أساليب بنـاء السفن الأولى .

لقد كان العثور على مواد للسفينة مسألة مضنية . ولمـا كان

بناة السفن العرب يعمدون فى الماضى الى استيراد خشب التنيك من ساحل مالابار فى الهند لافتقارهم الى الخشب الجيد المناسب لبناء السفن • على أن الحكومة الهندية ما لبثت فى عام ١٩٧٩ أن حظرت تصدير التنيك الخام • ولكن لحسن الطالع لم تتضمن قائمة الحظر على خشب مناسب آخر يسمى خشب العينى •

سادة البحار والعظــام من التجــار :

لقد ساد العرب طول سبعة قرون قبل ظهور كولومبس الطريق الى الصين سعيا وراء ثروات الشرق من كافور وقرفة وفلفل أسود وعنبر وحرير وذهب وأحجار كريمة وخزف وخشب الصــــندل •

إن الاعتماد على الرياح الموسمية ومعرفة الملاحين الأكيدة بالنجوم والحماس للنجاح •• كل ذلك سهل الرحلات التى بلغت أطوالها ربع الطريق حول العالم •

وفى سبع زيارات متتالية قمت بها للغابات فى غرب الهند ؛ عرفت مكان شجرة العينى الذى كنت بحاجة اليه • وتم سحب

أكثر من ١٤٠ طنا من الكتل الخشبية بواسطة الفيلة ثم نقلت الى الساحل وشحنت الى صور •

وكان البحث عن الرجال الذين يعرفون كيف يلصقون أجزاء سفينة بحبال جوز الهند مسألة تستغرق وقتا طويلا • وكانت القوارب الصغيرة فى عمان الى وقت غير بعيد تبنى بهذه الطريقة على أن هذا الأسلوب أصبح الآن فى ذمة الماضى • والى جانب ذلك كنت بحاجة الى رجال يستطيعون أن « يخيطوا » ألواح خشب يبلغ سمكها ثلاث بوصات •

ولقد علمت أن أمثال هؤلاء الرجال يعيشون فى جزيرة أجاتى (Agatti) فى منطقة لاكشادويب النائية الواقعة على بعد ٢٤٥ ميلا تجاه ساحل الهند الجنوبى — الغربى •

ومن الغريب حقا ان بناة السفن العرب كانوا يقصدون جزيرة لاكشادويب للحصول على حبال جوز الهند • ولقد استأجرت من جزيرة « أجاتى » عشرة رجال من جدالى الحبال واشتريت ما طوله ٤٠٠ ميل من حبال جوز الهند للسفينة الأصلية •

كان هذا الحبل له ميزات خاصة وكان لابد من صنعه من

قشور جوز الهند الخارجية بعد نقعها فى مياه البحر ، لا فى المياه العذبة ، ثم يجرى دقها بمطارق خشبية — لأن المطارق الحديدية تضعف الألياف — وبعد ذلك تجدل باليد ، لأن الحبال التى تصنع بالآلة لا تكون ذات قوة كافية .

وبحلول اليوم الأول من عام ١٩٨٠ اجتمع فريق بناة السفن فى صور وكان هناك بالاضافة الى عمال الحبال ، اثنا عشر من صانعى السفن العمانيين وفريق من النجارين الهنود الذين قدموا من مالابار .

كان العمانيون يعملون بآلات حادة كالأمواس . وكانوا يقشطون بها الشرائح الزائدة من السفينة ، أما الهنود فكانوا يفضلون استخدام الأزميل الحديدى . وبهذه الأدوات استطاعوا أن يصنعوا السارى الرئيسى الذى يبلغ طوله ٦٠ قدما . من جذع شجرة واحدة ، وكأنه تحول الى مخرطة هائلة .

كان شاطىء صور يضج نتيجة لطرقات المطارق الخشبية ، فى الوقت الذى أخذ فيه هيكل السفينة يرتفع رويدا رويدا عن قاع السفينة الضخم الذى يبلغ طوله ٥٢ قدما .

واذا كان المطلوب أن تكون السفينة معدة بحلول يوم ٢٣ نوفمبر ، فأنه ينبغى عدم تضييع لحظة واحدة ، وتعلم الفريق الذى يعمل معى أنه لا فائدة من سؤالى متى ينبغى القيـــام بالعمل • لأن الرد كان دائما « اليوم » •

ونتيجة لذلك أطلق العمال على لقب « سيد اليوم » أى «Mr. Today» •

كانت جهود الرجال مدهشة حتى تحت أشـــعة الشمس الحارقة ، حيث بلغت درجة الحرارة ١١٨ فهرنهايت • وبحلول شهر يوليو وصلنا الى المرحلة النهائية ، وهى سد ٢٠ر٠٠٠ ثقب ، التى مرت خلالها حبال جوز الهند حتى تتماسك السفينة • كانت الثقوب تسد من الداخل بقشور جوز الهند وكانت تطلى من الخارج بمزيج من الجير والصمغ الشجرى •

وأخيرا طلى داخل السفينة بالزيت النباتى كاجراء وقائى وأخبرنى جدالو الحبال أنه اذا كانت السفينة تطلى بالزيت بانتظام فأنها تعيش من ٦٠ الى ١٠٠ عام • أما السفينة التى تستخدم فيها المسامير ، فان الأمر يتطلب تغيير المسامير فيها بعد عشرة أعوام من استخدامها •

وبعد حفل التدشين الحافل نزلت السفينة الى الميـــاه • واحتشد رجال القبائل من داخل عمان والصيادون من القرى الساحلية وقباطنة البحار القدماء من صــور ، وهم يرتدون الملابس الزاهية • وراحوا يرقصون ويغنون ويحتفلون بميلاد سفينة جديدة • وبناء على طلب السلطان الشخصى أطلق عليها اسم المدينة العمانية التى حظيت بشهرة واسعة فى جميع أنحاء العالم العربى أثناء الرحلات الى الصين • واشتهرت المدينة أيضا بأنهـا مســقط رأس السندباد نفســه وهذه المدينــة هى صحار (Sohar) •

وكرست الأسابيع الأخيرة للاعداد واختيار طاقم البحارة • وكان فى مقدمة المتطوعين أومباشى شاب يدعى خميس من المفرقة البحرية التابعة للبوليس العمانى السلطانى • وبعد أن صعد خميس الى السفينة صحار الراسية فى ميناء مســقط حيث نقلناها ، قدم نفسه الى مرتديا زيا عسكريا جميلا وحيانى بقوة كبيرة حتى أننى شعرت أنه ارتفع ثم انخفض على الأرض من شدة تحيته •

وقال بالأسلوب العسكرى المألوف « خميس •• يا سيدى » ثم أضاف قائلا « اننى أود أن أبحر الى الصين » • لم يكن

هناك سبيل لمقاومة مثل هذا الحماس ، وسرعان ما أضيف اسم خميس الى قائمة المتطوعين • وأعقبه عمانيون عديدون معظمهم من المدنيين ذوى خبرات ملاحية سابقة ، ولكن أحدهم كان ضابطا فى الأسطول العمانى السلطانى ، وكان اسمه أيضـــا خميس • وللتمييز بينهما لقبت الأول « خميس الشرطى » والثانى « خميس البحرى » •

أما الأعضاء العشرة الباقون من طاقم البحارة فقد كانوا غربيين وكان من بينهم ثلاثة ، بيولوجيين بحريين الذين سيأخذون عينات ويجرون اختبارات على التلوث • واثنان من خبراء الغطس ورجل لتشغيل جهاز اللاسلكى الصغير ، ومصور أفلام ومسجل صوت ومصور يدعى بروس فوستر ، وصديقى القديم من رحلة برندان ، وتروندور باترسون ، وهو فنان من جزيرة فارو وأخيرا ويا للأسف ، جاد شانبى •

لقد صعد على ظهر السفينة فى اللحظة الأخـــيرة وكنت بحاجة الى طباخ ، وزعم أنه طباخ ماهر • وكان شانبى من بالوخستان ، وهو رجل لا يمكن تحديد عمره ، وقد عرضت عليه عرضا عن طريق مترجم : وهو أن يعد طعام غذاء لبحارة صحار ، فاذا اجتاز الامتحان ، فانه سيستخدم •

وقد أعد وجبة غذاء من الخضار مع الكارى الهندى ، ونجح فى الامتحان . ولكن اتضح أنه لا يجيد سوى طهو هذا النوع وكتب علينا أن نتناول هذا النوع من الطعام لمدة شهر .

وفى ٢٣ نوفمبر ، تجمع حشد من المودعين فى قاعدة مسقط البحرية لتوديعنا . وقد راقب السيد فيصل الحفل ومراسم الوداع وصحب عدد من القوارب الحربية واليخت السلطانى السفينة صحار عند ابحارها حتى خرجت من القاعدة . واتجهت الى تروندور الذى يمسك ذراع الدفة البالغ طوله عشرة أقدام « الاتجاه : جنوب شرقى الى أن تغيب اليابسة عن رؤيانا » .

وقد أسرع العمانيون الى الشراع الرئيسى وأخذوا يتغنون قائلين « يا لله يا لله ... والله المعين » ، وسرعان ما انتشر الشراع الرئيسى وبدأت الرحلة .

إن القاعدة العامة عن رحلات السفن الشراعية فوق المياه الشديدة العمق أن الأيام القليلة الأولى هى أكثر أيام الرحلة عناء واحباطا . ففى هذه الأيام تنفصل الحبال التى لم يتم اختبارها ، وكذلك العقد غير محكمة الربط ، وتذهب الساعات

هباء بحثا عن المواد التى دفعت أثناء السرعة فى شحن السفينة استعدادا للابحار •

وهكذا كانت الحال بالنسبة لصحار ، ولكن حينما سرنا مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية الآتية من الهند وابحرنا فى بحر العرب لمسافة أكثر من أربع عقدات ، أخذت موجة الفوضى فى الانحسار تدريجيا واتخذت الحياة على ظهر السفينة ايقاعا معينـــا •

بدأ يومنا عند الفجر بصلاة العمانيين • وأعقب ذلك تناول طعام الفطور المكون من الخبز والبسكويت ، وهو شىء لم يكن فى استطاعة شانبى أن يفسده • ولكنه كان كسولا جدا وبطيئا حتى أن المتأخرين فى القدوم لتناول طعام الفطور يخلطون بين الفطور والغذاء • ولقد قسم البحارة الى ثلاث مجموعات للمراقبة بحيث كان كل رجل يقوم بالمراقبة لمدة أربع ساعات ويرتاح ثمانى ساعات ، اللهم إلا فى حالات الطوارىء والمهام الخاصة •

وبعد أن ابتعدت السفينة عن مسقط بحوالى ثلاثمائة ميل ، بدأت أجرى تجارب بالأساليب التى كان العرب الأوائل يحددون بها موقعهم فى البحر • كانوا يستعينون بالنجـــوم بدلا من

الشمس عندما يحسبون خط العرض ، وكان البحارة العمانيون العاملون معى مازالوا يشيرون الى اتجاهات محددة بذكرهم أسـماء النجوم بدلا من استخدام البوصلة •

كانت أداة الملاحة الرئيسية بسيطة للغاية وهذه الأداة التى تسمى « كمال » ، بمثابة مستطيل خشبى مغروز فيه خيط ذو عقد • وهذه الأداة تمكن قبطان السفينة من قياس زاوية النجم الشمالى الذى يبدو فوق الأفق ، ومن ذلك يمكن حساب خط العرض • وبعد أن أخذت أتمرن على أداة مصنوعة محليا من هذا القبيل ، استطعت أن أقدر خط عرض صحار داخل اطار ٣٠ ميلا من موقعها الحقيقى •

لم يكن فى وسع العرب الأوائل أن يقيسوا خطوط الطول ، ولكنهم لم يكونوا بحاجة الى ذلك • فالخطوط الساحلية على طول الطريق الى الصين تسير شمالا وجنوبا • وكان العرب ، بصفتهم بحارة أفذاذا ، يعرفونها بالنظر •

وحينما مضت السفينة بنا جنوبا من الشرق فى بحر العرب ، كنت سعيدا بسير السفينة ، فقد كانت تمخر العباب بسهولة ولم تكن تشق طريقها بصعوبة •

كانت شكوانا الرئيسية من تسرب غاز سلفيد الهيدروجين من قاع السفينة ، وربما قد يكون من البكتريا • وسبب لنا هذا الغاز التهابا فى الحلق وصداع • أما بالنسبة لجهاز اللاسلكى فقد كان هذا الغاز قاتلا له ، لأنه تأكسد وتحول لونه الى السواد • وصار يبث اشارات لاسلكية ضعيفة •

وقد أضطررنا الى الصعود على ظهر السفينة هربا من الغاز ، وكنا نقضى معظم الوقت فى الهواء الطلق ما لم تكن الأمطار تنهمر بغزارة •

كانت دورات المياه مؤلفة من « شرفتين » معلقتين ، مثل « بلكونة المسرح » تماما كما كانت فى السفن العربية القديمة • وكنا أثناء الليالى الحارة ، نقف على الشرفات ونستحم بالماء الذى نسحبه من البحر بواسطة « جرادل » •

لقد قضينا وقتا طيبا فى بحر العرب ، حيث كانت السفينة تقطع يوميا زهاء ٨٠ ميلا • وخشيت من أن يبدأ السأم يتسرب الى نفوس الأوروبيين • فهم جميعا من الشبان المتحمسين وكان البحر جديدا بالنسبة لمعظمهم ، وقد وجدوا المكان مزدحما والحياة رتيبة والطعام الذى يطهوه شانبى رديئا •

لم يكن ذلك حال العمانيين ، فهم قد اعتادوا على الحيـاه فوق ظهر السفينة . وكانوا يتبادلون الأحاديث فيمـا بينهم وينشـدون الأغانى التقليدية ، وكانوا ينامون فى أى مكان ويستلقون على ظهر السفينة واضعين الملاءات على رؤوسهم لتقيهم حر الشمس . ومع ذلك فانه حينما يكون الموقف يتطلب عملا ، فانهم يقبلون على العمل بحماس شديد .

إن عادة العمانيون للغناء أثناء العمل الشاق سرعان ما انتقلت الى الغربيين الذين كانوا ينضمون الى العمانيين بالتصفيق والضرب بالقدمين والنداءات الايقاعية التى كانت تجعل العمل أقل وطأة . كان ذلك بالنسبة لى علامة خير لأن البحارة أخذوا يلتحمون فيما بينهم كوحدة .

فى منتصف شهر ديسمبر ، هبطنا لأول مرة على اليابسة — فى جزيرة شيتلات فى لاكشادويبس ، كانت الجزيرة المحاطة بشواطىء الرمال البيضاء ومياه البحر الزرقاء تبدو كالفردوس . ولكنها فردوس كانت تغرق تحت يد الموت للمسئولين ، فالهند تشدد قبضة سيطرتها على الجزيرة وتتولى تنظيم اقتصـاد محصول جوز الهند ، وتحتكر الواردات وتقاوم الاتصالات مع الخـارج ، وعينت فى ذلك الأرخبيل موظفين بيروقراطيين غير

أكفـــاء . وحينما ذهبت الى مركز شرطة شيتلات لعرض الخطاب الذى أحمله من وزارة خارجية الهند بالسماح للسفينة صحار بزيارة لاكشادويبس . وقع نظرى على ملف يحمـــل عنوان « تقارير الجريمة فى مركز شبتلات » .

كان سكان هذه المنطقة تاريخيا مشهورين بعزوفهم عن الجريمة عزوفا تاما — وقد سألت ضابط الشرطة عما اذا كانت الأمور قد تغيرت فأجاب بشىء من الكبرياء « أن هذا أمـــر طبيعى .. إن الجزر قد أصبحت عصرية ، ولذلك لابد من وجود الجـــريمة » .

وحينما وصلنا بايبور ، بالقرب من كلكتا ، فى الهند ، تخلصنا من شانبى بناء على طلب اجماعى ، لأنه امتنع عن القيام بعمله طوال الرحلة التى استغرقت أسبوعا من شيتلات ، وكنت منتظرا أحدا غيره للقيام بعمله لأنه كان يسرق الطعام حينما يشعر بأن أحدا لا يراقبه وقد حل محله شخص آخر يدعى ابراهيم ، وهو موظف حكومى ضاق ذرعا بالعمل الروتينى المكتبى ، واتضح لى ان ابراهيم طباخ ماهر من الدرجة الأولى .

لقد أتاحت بايبور لنا أكثر من طباخ جيد للسفينة صحار ،

والى جانب ذلك ، أمــدت الميناء سبعة من بحــارتى العمانيين بزوجات • وكان هذا مصدر الهام لى • لقد كنت أعرف أن البحارة العرب ظلوا طوال قرون يفدون الى مايبور ومدينة كلكتا القريبة منها • وكانوا كغيرهم من البحارة فى جميع أنحــاء العــالم • يتزوجون نساء محليات • وكان الرجال فى الغــالب يحتفظون بعائلتين ، واحدة فى شبه الجزيرة العربية والأخرى فى كلكتا • وكانت الجالية فى كلكتا تشعر بسعادة بالغة حينما تتزوج بناتهم من بحارة عرب • أما الذى لم أستطع ادراكه هو أن قبطان أى سفينة عربية يجب أن يعطى تصريحا بالزواج قبل أن يتزوج البحار — وأنه يجب أن يقدم مهرا •

وذات صباح انتحى بى سلمان جانبا ، وهو من أفضــل بحارتى ، وألقى بقنبلته ، فقد قابل فتاة فى كلكتا ويريد الزواج منها ، وسألنى أيمكن أن أقرضه بعض المــال لشراء هدية لعائلة الفتــاة •

وسألته بدورى « كم تحتاج ؟ » فأجاب بأدب : « حسبما ترغب » •

ما الذى سيفعله بزوجته الجديدة حينما تبحر « صحار » من جديد ؟ وأجاب سلمان بقوله أوه •• « ان كل شىء سيجرى

على ما يرام » • وقال انه سيرسل اليها أموالا بانتظام ثم يحاول أن يرتب لها المجىء الى عمان فيما بعد •

ولكن ما الوضع بالنسبة لزوجته وابنته اللتين تركهما فى المنزل ؟ فأجاب بقوله انهما سيشعران بالسعادة لأنه سيكون هناك من تساعدهما فى تنظيم المنزل ، وستجد الزوجة الأولى وقتا كافيا للعناية بالطفلة •

وفى النهاية قدمت لسلمان ١٠٠٠ روبية ، أى ما يساوى ١٣٠ دولارا — من الأموال المخصصة للسفينة ، كهدية زواج لأصهاره الجدد ، وان كنت قد اعتبرت ذلك سابقة خطيرة •

لم أكن على حق أكثر مما كنت فى توقعاتى هذه ، لأنه حدث فى أقل من أسبوع واحد أن تقدم الى كل بحار عمانى باستثناء خميس البحرى ، بطلب للحصول على ١٠٠٠ روبية قرضا للزواج • وغادرنا بابيور بعد تجديد السفينة ومجموعة من الأشرعة التى خيطت باليد وسبعة عرسان جدد •

وبعد ظهر يوم الواحد والعشرين من شهر يناير شاهدنا

ساحل سرى لانكا ، أو سرنديب كما كان العرب الأوائل يسمون هذه الجزيرة الكبيرة • وقد أعطانا هذا الاسم العربى كلمة (Serendipity) للغة الانجليزية ، ومعناها القدرة على الاكتشاف •

وقد حجب ضباب تجاه الشاطىء قمة جبال آدم ، التى يبلغ ارتفاعها ٧٫٣٦٠ قدما وهى مألوفة للبحارة العرب على مدى قرون عديدة • وتقول الأسطورة الاسلامية أن آدم خطا خطوته الأولى بعد أن طرد من الجنة على قمة هذا الجبل •

وقد تكون سرنديب هى الأراضى التى ورد وصفها فى احدى قصص رحلات السندباد السبع ، التى أسره فيها القراصنة وباعوه الى تاجر من تجار العاج • وقد أرغم التاجر السندباد على الذهاب الى الغابة كل يوم لكى يقتل فيلا ويحصل له على نابيه • وفى النهاية أرشد الفيلة السندباد الى مقبرتها السرية حتى يحصل على العاج بدون أن يقتل أحدا منها •

ويرد ذكر الفيلة المروضة والمتوحشة فى سرى لانكا فى قصص السندباد • ولقد قام السندباد ، حسب قصص ألف ليلة وليلة بزيارة سرنديب وقال ان ملكها كان يسير فى مواكب رسمية رائعة راكبا على ظهر فيل ضخم • واليوم ، كما رأى بحارة

« صــحار » أن سرى لانكا مازالت تحتفظ بتقــاليد المواكب والاستعراضات التى تقام كل سنة حيث يسير الراقصون من أكلة النيران والبهلوانات فى الشوارع • وتكون الفيلة الضخمة أبرز مظهر من مظاهر الاستعراض •

ويبدو الى جانب ذلك أن سرى لانكا هى مكان وادى الماس ، حيث استطاع السندباد فى رحلته الثانية أن يزوغ من أسراب الأفاعى التى كانت تحرس الوادى وخرج من مخبأه وجيوبه مملؤه بالأحجار الكريمة •

ومع أن الماس لا يستخرج من مناجم فى سرى لانكا ، الا أن هذه البلاد تتمتع بشهرة عالمية لمــا فيها من أحجار كريمة وشبه كريمة والياقوت الأصفر والعقيق • وكما جاء فى روايات السندباد أن الأحجار الكريمة وجدت فى بطن الوادى وتم الحصول عليها من حفرات فى الطبقة التى تكسوها الحصباء • وتخرج الأفاعى من مخابئها الرطبة ، ويحتمل أن تكون تجارة الأحجار الكريمة مازالت بيد المسلمين الذين تعتبر أقدم أضرحتهم هى قبــور البحــارة العرب الذين نقلوا دينهم الى سرى لانكا فى القرن السابع ، وفى سرى لانكا تسلم رينتشارد جريتهيل العمل من بروس فوستر كمصور للرحلة ، وحل تيم ريدمان ، وهو صديق من

مسقط ، محل تروندور الذى اضطر الى العودة الى وطنه •
رقد انضم الينا طبيب يدعى نيك هوليس من لندن ، وفى مدى يوم أو أكثر استقر الأمر بالنسبة للزمـلاء الجـدد وغادرنا سرى لانكا مع الرياح الموسمبة الجنوبية الغربية التى ستقودنا الى سومطرة •

على أن الرياح الموسمية قد تأخرت الى حد مأساوى ، وبعد ثلاثة أسابيع من الابحار كنا مازلنا على بعد ٧٠٠ ميـل من سومطرة ، وبدأت أشعر بالقلق من تناقص كمية مياه الشرب والدلهو ، فقد استهلك حوالى نصف احتياطى المـاء ، وقـد اصدرت آمرا الى كل رجل بأن يقتصد بالمـاء ما استطاع الى ذلك سبيلا ، وكانت النتائج مرضية ، لأن سياسة المخصصات المائية لكل رجل قد نفذت وكان بعض الرجال يكفى الواحد منهم ستة فناجين من المـاء يوميا وآخرون كانت تكفى الواحد نصف تلك الكمية ، وكانت أفضل وسيلة لتخفيض استهلاك المـاء هى البقاء فى الظل ، ولكن حينما تكون الشمس فى كبد السماء — كانت السفينة صحار عند الدرجة ٢ شمالا — ولذلك لم تكن الأشرعة فى ذلك الوقت تعطى ظلا كافيا •

فى الأسبوع الأول من شهر مارس صادفتنا ضربة حظ فقد

هطل علينا المطر بشدة وأسرعنا الى رفع قماش مشمع وتجريفه لكى نحتجز ماء المطر ونصبه فى خزاناتنا •

وكان يوم ١٨ مارس بالنسبة لجميع من كانوا على ظهر السفينة صحار يعرف « بيوم سمك القرش » . فعند الظهر تقريبا ظهرت مجموعة كبيرة من سمك القرش تحت السفينة • والقيت خيوط الصيد ، وسرعان ما وجدنا ست سمكات سمينات على ظهر السفينة تضرب بأذيالها وهى داخل سلة كبيرة ، وعندما كانت السمكة السابعة على وشك الدخول الى السلة ، ظهرت سمكة قرش ضخمة من الأعماق ، وابتلعت هذه السمكة ثم استدارت بقوة واختطفت الخيط •

وفجأة ظهرت أكثر من عشر سمكات من أسماك القرش وتجمعت حول أنواع السمك الأخرى ، وعلى الفور قطع خميس الشرطى قطعة من السمكة التى فى السلة ووضعها فى سنارة كبيرة وألقى بها الى المـــاء وشهدت العشر دقائق التالية مجزرة لسمك القرش ، فقد أخذت السنارات الواحدة تلو الأخرى ترتفع من المـــاء حاملة معها سمكة كبيرة الى ظهر السفينة حيث كان العمانيون يستقبلونها بالهراوات والعصى وغيرها لاسكاتها • وكان العمانيون يندفعـــون الى الوراء ثم الى الأمـــام وهم

يتصايحون بمرح ويضربون ســمك القرش ثم يخلصونه من السنارات ، ثم يثبتون الطعم بها من جديد ويلقون بها الى الماء ٠

وما لبث ظهر السفينة أن أصبح حقيقة مكانا خطرا ، حيث كانت هناك أكثر من اثنتى عشرة سمكة من أسماك القرش تنتفض بقوة وتنقض على أى شىء قريب منها ٠ وقد فقد بعض البحارة بعض أصابعهم أو أصابع أرجلهم أو يدا كاملة أو قدما ٠

وقد صرخت بأعلى صوتى « بس ٠٠ بس ٠٠ كفى ٠٠ كفى » لقد أصبح لدينـا من لحم ســمك القرش أكثر ممـا نستطيع استهلاكه ٠ وأخذ الهرج والصخب على ظهر السفينة يهدأ رويدا رويدا ، ووضعت الهراوات جانبا ولفت خيوط الصيد وجمعت أسماك القرش بالقرب من منطقة الطهو ، وغسل ظهر السفينة من الدمـاء ٠

كانت الحصيلة النهائية ١٧ سمكة قرش فى ٢٠ دقيقة ، وقد زودتنا بربع طن من اللحم الذى قمنا بتمليحه وتجفيفه فى الشمس ٠

بعد حوادث سمك القرش بخمسة أيام كدنا نفقد ريتشارد جرينهيل ، مصورنا ، كان ريتشارد رجلا مجازفا له أنف حاد وعين باحثة وظهر خفيف الانحناء وكل ذلك يجعله يبدو وكأنما كل همه هو البحث عن السمك •

كان رينتشارد دائم الحركة ليلا ونهارا بحثا عن الصور دون أى تفكير فى المخاطر التى تنطوى عليها سفينة شراعية ، فاذا مشى عبر ظهر السفينة كان يصطدم بالأبواب الأرضية • واذا جلس فان حبلا متأرجحا يرتطم بقبعته القش ويقذفها الى المـــاء ، واذا وضع كوب الشاى على الأرض ، فانه سرعان ما ينزلق •

كانت آخر عملية قام بها رينتشارد فى يوم هادىء حيث قرر التقاط صورة للسفينة صحار من على بعد مستخدما عمودا طويلا من الخيزران ومثبتا الكاميرا فى طرفه وقد نزل الى المـــاء وراح يسبح حتى ابتعد بضعة ياردات من السفينة حينما بدأت الرياح تهب فجـــأة •

وراح كل واحد على ظهر السفينة يصـــيح « الريح •• الريح » ، وحينما أدرك ريتشارد أخيرا ما حدث ، أخذ يندفع

بقوة نحو السفينة ، ممسكا بعمود الخيزران والكاميرا وقــد أصدرت أوامر الى البحارة بتخفيف حبال الأشرعة لتهدئة سرعة السفينة ، وراح ريتشارد يصارع التيار الى أن وصل حدود الأمان بعد أن انهارت قواه واستطاع البحارة انتشاله واتفقنا جميعا على أنه يجب ألا يغادر السفينة مرة أخرى بدون اذن •• على الأقل فى منتصف المحيط •

وفى الخامس من شهر ابريل أى بعد شهرين من مغادرتنا سرى لانكا ، خففت الرياح الاستوائية من قبضتها على صحار • وبدأت الرياح الموسمية الجنوبية الشرقية تملأ أشرعتها بالهواء وبدأنا نتقدم تقدما حقيقيا نحو سومطرة • ولكن حدث صباح أحد الأيام أن أصبنا بكارثة ، فقد اشتدت الرياح وغيرت اتجاهها فجأة نحو الجانب الخطأ من الشراع الرئيسى وراحت تضغط على السارية الرئيسية البالغ طولها ٧٥ قدما ، فانكسرت السارية وهوى الشراع الضخم كجناح مكسور وبذلك أصبحت صحار سفينة كسيحة ورحنا ننزل السارية المكسورة بعناية • وكان جزء منها يتأرجح يمنة ويسارا عبر ظهر السفينة مثل المنجل الفتاك الذى يمكن أن يشوه انسانا • واستطعنا عند الخيــوط الأولى من الفجر الحزين ان ننقذ الحطام ، وبعد أن أصلحنــا

السارية وقطعنا الجزء المكسور منها وثبتنا الجزئين ، نشرنا الشراع ، ولكن سرعة السفينة هبطت بمقدار الثلث .

وفى ١٥ ابريل لمحنا المشارف الشمالية لمضيق مالاكا ، الذى يمثل الممر الكبير لحركة المرور بين الشرق الأوسط والشرق الأقصى ، وخاصة لناقلات الزيت العاملة لحساب اليابان . وقد اقترب منا خط من تسع أو عشر سفن كبيرة عندما اقتربنا من المضيق ، ولكن سرعان ما هبت الرياح وتساقطت الأمطار فأبعدتها عنا . ولقد شعرت اذ ذاك كأحد المشاة وهو يخترق معصوب العينين طريقا للمرور السريع أثناء عاصفة مطيرة ، ولكن صحار شقت طريقها بسلام .

وبعد ثلاثة أيام رسونا فى سابانج وهى جزيرة تجاه الطرف الشمالى لسومطرة . كنا قد قضينا فى البحر ٥٥ يوما ، وبدت سابانج لنا جميلة كما لابد أنها بدت كذلك لأسلافنا .

كانت ميناء سومطرة العملاقة المجاورة لميناء سابانج ، مشهورة بأنها « أرض الذهب » . وقيل ان حاكمها كان غنيا جدا حتى أنه كان يلقى طوبة من الذهب الخالص فى بركة قصره صباح

كل يوم لكى يظهر ثروته • ومع ذلك فان أرض الذهب ، مع كل جمالها ، كان الزائرون العرب الأوائل لا يرتاحون اليهــا وينظرون اليها بعين الخوف لأنهم كانوا يزعمون أن سكانها من آكلة لحوم البشر الشرسين • ولكن لولا فطنة السندباد ، ودهائه ، لكان واحدا من ضحاياهم •

فقد حدث أثناء رحلته الرابعة أن تحطمت سفينته بالقرب من الجزيرة ، وأسرع سكان الجزيرة الى نقلهم الى ملكهم الذى قدم لهم الطعام • وقد ساور السندباد الشك وامتنع عن الأكل لأنه لاحظ أن زملاءه استسلموا للنوم بعد تناولهم الطعام •

وقد مرت الأيام ، ومازال السندباد يمتنع عن تنــاول الطعام بينما مضى بحارته فى تناول الأكل وراحوا يزدادون وزنا • ولم يمض وقت طويل قبل أن يكتشف أن سكان الجزيرة يأكلون فى عشائهم لحما آدميا • وقد استبد به الخوف ، وانسل تحت جنح الظلام هاربا من قرية آكلة لحوم البشر • وبينما هو فى هروبه ، مر بحقل حيث شاهد زملاءه وهم يمشون على أربع ، أى على أيديهم وأرجلهم كالماشية ، يقتاتون الحشائش تحت رقابة أحــد الرعاة •

كان الحشيش الذى يستخدم فى شمال سومطرة كأحد المشهيات فى الطعام قد يكون مصدر هذه الغريزة الوحشية ووجود قبائل من آكلة لحوم البشر فى سومطرة .

وثمة حادث آخر وقع أثناء رحلته الخامسة يتيح معرفة جديدة بسومطرة ، فقد ألقى مخلوق يشبه الانسان ذو بشرة سوداء خشنة ، القبض على السندباد فى غابة .

لقد سبقتنا أنباء رحلتنا واستقبلنا استقبالا رسميا من قبل كبير المرشدين فى سنغافورة . فقد صعد الى ظهر السفينة بزيه الرسمى المنشى الأبيض يمسك بخريطة .

وقال لى : « اننى مرشدكم » ثم راح يتفحص السفينة بعينيه . واستطرد قائلا : « ولكن كيف أستطيع أن أرشد هذه السفينة ، فهذا ما لا يمكن أن أتصوره » ولكن جاءته فكرة على الفور وقال : « ربما أتولى اعطاء التوجيهات . وتقومون أنتم بعملية الارشاد » .

وهكذا ، راحت صحار بالابحار بكبرياء متجهة الى ميناء

سنغافورة • وسلمان يمسك الدفة • وتوقفت أكثر من عشر بواخر ضخمة من عابرات القارات على الجانبين لافساح طريق لها •

ورحب جمهور على الرصيف بالسفينة وهم يرقصون وينشدون الأغانى الصينية والماليزية ، وأعقب ذلك فيض من الدعوات التى وجهت الينا بأن نشعر وكأننا فى وطننا •

لقد كانت فكرة رائعة ، ولكننا لم نستطع أن نمكث طويلا ؛ اننى كنت قد أعددت خطة رحلة صحار كلها معتمدا على الجزء النهائى من الرحلة — أى المرور من سنغافورة عبر بحر جنوب الصين الى أن نصل الى هدفنا ، وهو ميناء جوانحو ، أو كانتون ، فى الصين • وكان هدفى الافادة من الرياح الموسمية على طول الطريق • أولا الرياح الموسمية الشمالية الشرقية حتى تكون عبر بحر الصين الجنوبى قبل أن يبدأ موسم الأعاصير •

والآن ، ومع تأخر الرياح الموسمية الجنوبية الغربية وجدنا أنفسنا متأخرين عن برنامج الرحلة • ومع أن موسم الأعاصير يبدأ عادة فى شهر تموز (يوليو) فان عواصف عاتية تهب كما هو معروف ، فى بحر الصين الجنوبى فى أوائل شهر آيار (مايو) • وكنا بالفعل فى الأسبوع الأول من شهر حزيران (يونيو) •

وهكذا ، غادرنا سنغافورة بعد زيارة وجيزة ، وأخذنا طريقنا عبر البحرين المعروفين للبحارة العرب وهما بحر كوندرانج وبحر كانجاى • ومن بين البحار السبعة الواقعة على الطريق المؤدى الى الصين ، فقد جاء فى الكتب ، ان هذين البحرين هما أسوأ البحار جميعا • فهنا يمكن أن يواجه المرء عاصفة هوجاء ورياحا عاتية يصفها البحارة العمانيون العصريون بالطوفان • وهذه الكلمة ، كما أظن تعنى عندهم كلمة تايفون Typhoon أى العاصفة أو الاعصـــار •

كانت الأيام الأربعة الأولى خارج سنغافورة هادئة وبدأت أفكر فى أن حظنا قد يستمر حتى نهاية الطريق الى جوانجو • ولكن بحلول فجر اليوم الخامس كان عندى الخبر اليقين •

ذلك أنه قبل الفجر بوقت قصير هبت علينا رياح بدت لى لأول وهلة أنها معتدلة • لم يساورنى أى قلق بادىء ذى بدء • فقد واجهت السفينة صحار عشرات من هذا النوع من الرياح فى الأشهر المنصرمة • ولكن هذه المرة كان الأمر يختلف فقد تحولت الرياح على الفور الى عاصفة ، وأخذت السفينة تئن تحت وطأتها وانبعث صوت تشـــقق مخيف على طـــول

السفينة • وقد ظننت للحظة أن السفينة قد تنقلب ، ولكن حدث صوت كالرعد ، واتضح أن الشراع الرئيسى قد تمزق •

وبعد أن تخلصت السفينة من حملها ، اعتدلت وقمنا بانزال الشراع المحطم وحولنا السارية الثانية مكان السارية الرئيسية ، وكنا محظوظين للغاية لهذا العمل لأنه هبت من الغرب عواصف مخيفة مصحوبة بسحب تندفع وكأنها منبعثة من دخان حريق هائل • لقد كانت هذه ظاهرة محلية ، وبعد أن مرت بسلام بادرنا الى نصب الأشرعة من جديد لأن كل يوم يمضى ونحن فى البحر يزيد من خطر مواجهة أعصار •

وراحت الرياح العاتية تزأر وتعبث بالسفينة وأشرعتها وفقدنا ثلاثة أشرعة تمزقت كلها ، وبدا أن السفينة قد نالت عقابا صارما ، ولكن بحارتها تماسكوا وملكوا أعصابهم • وحدث أثناء هبوب احدى العواصف أن ركع خميس البحرى على ركبتيه وراح يصلى من أجل صحار وبحارتها •

ويروى سجلى قصة كئيبة عن الخمسة أيام التالية ، فقد تعرضت السفينة لعاصفتين فى ١٦ حزيران (يونيو) وثلاث

عواصف فى ١٧ يونيو وأربع فى ١٨ وعاصفتين فى ١٩ وعاصفه واحدة فى ٢٠ يونيو •

ومع أن الثمن الذى دفعناه كان باهظا الا أن العواصف كانت تدفعنا نحو هدفنا • اننا فى الواقع شققنا طريقنا بصعوبة وخرجنا من منطقة المتاعب • وكنا نجلس على ظهر السفينة ساعات طويلة . نخيط الأشرعة الممزقة حتى نستطيع أن نشق طريقنا شمالا . وتضمن سجلى أيضا معلومات أخرى منها أننا قطعت ٩٠ ميلا فى يوم و ١١٠ أميال فى اليوم التالى و ١٣٥ ميلا فى اليوم الثالث وهو رقم قياسى •

لم تكن هناك بقعة جافة على ظهر السفينة لمدة أسبوع • وكانت هناك مفاجأة سعدنا بها وهى أن أسراب الصراصير التى كانت تشاطرنا أماكن نومنا ، لم يناسبها جو بحر الصين الجنوبى ، ذلك أن العواصف كانت تقذف السفينة بالماء ، فابتلت أرضيتها وكرهت الصراصير أن تبتل أرجلها ، فاختفت عن الأنظار • وحينما مالت صحار على أحد جوانبها ، تجمعت المياه على الجانب المقابل ، فهربت الصراصير فى الجانب المقابل • وعندما غيرنا وضعها ، انتقلت المياه ، وانطلق جيش من الصراصير الى ظهر الباخرة •

وفى ٢٥ حزيران (يونيو) ، كنا قد اجتزنا منطقة العواصف وقطعنا الممر بين جزيرة بارسيل وضفة ماكلسفيد ، تجاه خليج تونكين . لقد أصبحنا الآن على بعد ٣٥٠ ميلا من مصب نهر البيرل ، وهو الممر المائى الكبير الذى يؤدى الى هدفنا . أى ميناء جوانجو . ولكنا فى الوقت نفسه نسير فى مياه القراصنة ، وهى منطقة تشهد اليوم هجوم القتلة على السفن العزلاء . وبعد ظهر يوم السادس والعشرين من شهر حزيران (يونيو) بدا لنا أننا قد نحتاج الى بنادقنا والقنابل المسيلة للدموع التى اقترضناها من قوات السلطان المسلحة للدفاع عن أنفسنا فى حالة تعرضنا للاعتداء .

وبعد منتصف النهار بوقت قليل ظهر قارب بخارى على بعد ميل أو ميلين منا . وتبينت بواسطة المنظار المكبر أن هناك رجالا فى القارب . لقد كنا بعيدين جدا عن الشاطىء وعن مناطق صيد السمك ، واستحضرت فى ذهنى الأوصاف التى سبق أن سمعتها عن قراصنة بحر الصين الجنوبى وهم مجموعة من الرجـــال المسلحين تسليحا جيـــدا ويستخدمون قوارب آليـــة سريعة ويعترضون السفن الصغيرة ويستولون على ما فيها ويعمدون أحيانا الى قتل بحارتها . وكان القراصنة تجاه سنغافورة يعبرون

على ناقلات النفط . ولمــا كان القارب الآلى يقترب من السفينة صحار ، أصدرت أمرا الى البحارة بحمل السلاح .

وتبين أن القارب لم يكن يحمل قراصنة وانما مجموعة من الفيتناميين . كان القارب يحمل سبعة رجال وأربع نساء وسبعة أطفال . وكانوا يحاولون الوصول الى تايوان ، وقد نفذت منهم مياه الشرب والطعــام والملابس وغيرها من المواد التموينية . وحينما رأوا صحار قرروا الاستنجاد بها ، ولكنهم مع ذلك احتاطوا بأن وضعوا النساء والأطفال تحت ظهر القارب .

لقد فعلت ما نستطيع لهم بدءا بتزويدهم بمياه الشرب وأجولة وصناديق صغيرة من المواد الغذائية . وملابس وصندوق أدوية للاسعافات الأولية التى انتقاها لهم نك هوليس . طبيب السفينة . وفحص هوليس اللاجئين الفيتناميين وأعلن أنهم فى حالة جيدة .

وقد فحصنا هيكل القارب وآلاته التى بدت سليمة ، وقمنا باصلاح البوصلة المصنوعة محليا ، التى تعطلت عن العمل .

وبعد ذلك ، رسمت خريطة بالاستعانة بالبوصلة للطريق الى تايوان وشرحتها لاحدى النساء التى كانت تعرف بعض الكلمات الانجليزية • والمشكلة الحقيقية أنه لم يكن أحد من ركاب القارب له أى دراية بالبحر ، ولكن كان لديهم أمران ايجابيان وهما الأمل والتصميم • كان قاربهم بآلة واحدة ، يسير بسرعة أكبر من سرعة السفينة صحار ، وكانت فرصتهم كبيرة للوصـــول الى هدفهم • وقد لوحنا لهم بأيدينا مودعين وسرعان ما بدا القارب عن بعد كنقطة صغيرة فى البحر الممتد الأطراف •

وبعد يومين لمحنا ساحل الصين تشرف عليه رأس معروفة برأس داوانشان عند مصب نهر البيرل لقد ظلت داوانشـــان تعتبر بمثابة منارة للعرب وهم فى طريقهم الى ميناء النهر العظيم المعروف بميناء جوانجو ، وان كان العرب يسمونه « خانغو » • لقد كان العرب وكثير من الأجانب يفدون الى هذا الميناء بأعداد كبيرة لشراء الخزف الصينى والحرير حتى أن الصينيين عينوا مفتشا جمركيا خاص للعناية بهذه التجارة •

ولمـــا كان مصب نهر البيرل واسعا ، فانه كان من السهل مغادرته وسرنا فى أحد فروع النهر ، ثم ألقينا مرساتنا فى الليل بالقرب من جزيرة ، وقد رسا أيضا صندلان بالقرب من سفينتنا •

ولكن الصيادين فيهما لم يلتفتوا الينا ، وسرعان ما أحاطنا جو من الصمت والسكون ٠

وبعد ظهر اليوم التالى ، أجرينا اتصالات بمضيفينا فى طريقنا النهرى ، اتجه نحونا قارب بسرعة كبيرة وأخذ يلوح لنـــا بمصباح الاشارة ٠ لم نستطع فهم الرسالة ولكننا ببساطة رفعنا العلم الصينى وألقينا المرساة ويبدو أن القارب قد ارتاح لموقفنا ، فتوقف فجأة ثم قفل عائدا ٠

وفى صباح اليوم التالى ظهر رفاس كبير وسمعنا صوتنا بلغة انجليزية ممتازة « كيف حالكم ٠٠ أننى المستر « ليو » من وزارة الخارجية الصينية وقد قدمت من جوانجو لمقابلتكم » ٠

وقـــد أجبتـــه بقولى « كيف حالكم ٠٠ أننى أدعى تيم سيفيرين ، وجاء بحارتى معى من عمان لمقابلتكم » ، وبعد ذلك ، قام الرفاس بسحب السفينة الى جوانجو لاستقبالنا استقبالا تعمه الفرحة والابتهاج ٠ ولحسن حظنا أننا وصلنا قبل موسم الأعاصير بثمانية وأربعين ساعة ٠

اننا اذ ننسى ، فاننا لا ننسى عطف مضيفينا الصينيين ،

ففى أثناء وجودنا فى جوانجو ، أصطحبونا فى جولات بالمدينة وقدموا لنا أطعمة وكأننا لم نذق طعم الطعام طوال رحلتنا • لقد استغرقت الرحلة التى قطعنا فيها ٦٠٠٠ ميل سبعة أشهر ونصف الشهر . وبدت لنا جوانجو وكأنها مأدبة مستمرة •

وفوق ذلك كله ، أعرب الصينيون عن تقديرهم لنا لأن ما حققناه كان نتاج عمل جماعى ، وهى صفة يقدرونها أى تقدير . كما أنهم أبدوا بهجتهم وسرورهم لاعادة الروابط التاريخية مع العالم العربى — وهى روابط كان السندباد رمزا لها •

ولكى يشهد حفل الاستقبال ، استقل صديقى السيد فيصل ، وزير التراث القومى والثقافة العمانى احدى طائرات السلطان . مع وفد رسمى • وقد رحب بهم عند وصولهم من بيجنيج ، كبار المسئولين الصينيين •

وحينما جاء دورى للكلام فى الحفل ، شعرت برنة أسى ، فقد أحسست أن هذه هى الفرصة الأخيرة التى سيلتئم فيهـا شمل بحارتى • لقد أنجزنا ما عقدنا العزم على انجازه ، واقتفينا أثر قصص السندباد وقطعنا ربع المسافة حول العالم • والآن أوشكت رحلتنا العظيمة وعملنا الكبير على نهايتهما •

وقد أدت « صحار » أيضا الغرض الذى بنيت من أجله ، وستعود قريبا الى مسقط حيث تخصص للعرض • إن حماس وكرم سلطان عمان وشعبها واصرار الرجال الذين بنوا السفينة وأبحروا فيها •• كل ذلك جعل رحلة السندباد واقعا حقيقيا • والآن أصبحت هذه الرحلة ، مثل رحلات السندباد السبع ، قصة أخــرى •

———

رقم الإيـداع : ١٨٥ / ٩٤